

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 90 Februari 2018

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Emmy von Faber
Correctoren: Hendrik Bijnsdorp, George Snijder, Martin de Boer, Jaap van Goor
Aan dit nummer werkte mee: Hendrik Bijnsdorp, Emmy von Faber, Martin de Boer, George Snijder

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2018
*Website: **https://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**https://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord

Het vorige nummer van Info20m, nummer 89, dateert alweer van augustus 2017. Inmiddels is het februari 2018. In die tijd is er natuurlijk weer voldoende gebeurd om te publiceren. Helaas liet mijn gezondheid dat niet toe.

Tegenwoordig maak ik het blad, na het overlijden van mijn vader in 2014, voonamelijk in mijn eentje. Af en toe levert iemand een stukje tekst aan.

Nu ben ik op zoek naar een nieuwe redacteur die mij kan helpen met het maken van de basisteksten, het verzamelen van de belangrijke informatie en het vorm geven van dit blad. Wil je helpen???

Gelukkig kwam er hulp vanuit de LVBHB en de FVEN om dit nummer in elkaar te zetten. Mijn grote dank gaat uit naar Hendrik Bijnsdorp, Emmy von Faber en George Snijder die dit nummer mogelijk hebben gemaakt!

2018 is een belangrijk jaar voor grote pleziervaartuigen!
De overgangsperiode voor het aanvragen van een certificaat bij het schip loopt 30 december 2018 af! Er is nog een groot aantal pleziervaartuigen dat nog geen actie heeft ondernomen. Tesamen met de grote hoeveelheid drijvende werktuigen en "normale" beroepsbinnenvaart, levert dit teveel schepen op om nog te kunnen keuren in 2018.
Er zijn simpelweg te weinig erkende keurmeesters en beschikbare werven.

De overheid heeft dit ingezien en stelt voor om iedereen die VOOR 1 NOVEMBER 2018 een keuring aanvraagt, te voorzien van een document waaruit blijkt dat je op tijd de keuring hebt aangevraagd. Je mag met dit document (voor zover nu bekend) blijven varen EN aanspraak maken op de overgangsbepalingen! Dat betekent dat als je schip gekeurd wordt in 2019 je niet aan alle eisen voor pleziervaartuigen van hoofdstuk 26 van ES-TRIN hoeft te voldoen!
Maar dat geldt alleen als je op tijd aanvraagt!!!

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Overgang VAMEX naar CBR met een jaar uitgesteld

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft onlangs besloten de voorgenomen overdracht van de wettelijke taken van VAMEX aan het CBR met een jaar uit te stellen tot 1 januari 2020.

De huidige aanwijzing van VAMEX als exameninstelling voor het Klein Vaarbewijs en Groot Pleziervaartbewijs zal door het ministerie van I&W met een jaar verlengd worden tot 1 januari 2020.

Bron: Scheepspost

Afbakening Examen CWO groot motorschip

In verband met de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet bijlage 2, Annex 1 sub. Annex 1 heeft de Examencommissie van VAMEX de hierna volgende afbakening en eindtermen opgesteld.

* De Examencommissie verplicht zich bij de examens voor het examen CWO groot motorschip zich te beperken tot de onderwerpen begrensd als hierna aangegeven.

* Om examen te mogen afleggen voor CWO-GMS moet de kandidaat in bezit zijn van klein vaarbewijs II. Er wordt dus verondersteld dat de kandidaat de examenstof voor KVB1 en KVB2 beheerst. De examenstof voor CWO-GMS is daarop aanvullend. Om een compleet beeld te geven is in deze Afbakening de examenstof in afdeling A, die hoort bij de scheepvaartreglementen voor KVB1 en KVB2 opgenomen en cursief gezet. De onderdelen die voor CWO-GMS de KVB-examenstof verder aanvullen zijn er tussen gezet in vette tekst. De examenvragen gaan voornamelijk over die vet gezette onderwerpen. Daar waar er een nauwe samenhang met de stof KVB is, kunnen er ook vragen KVB gesteld worden.

* De afbakening kan als leidraad dienen voor de bestudering van de benodigde examenstof en als handleiding voor het samenstellen van cursusmateriaal.

Inhoudsopgave

* De uitgevers van cursusmateriaal staan los van de VAMEX. De Examencommissie is bij het opstellen van examenvragen uitsluitend gebonden aan deze afbakening en NIET aan het feit of en hoe het onderwerp van een examenvraag in cursusmateriaal wordt behandeld.

* Bij ieder onderwerp is de mate van vereiste kennis (taxonomie) voor de te stellen vragen als volgt aangegeven:
o Kennis: Informatie herinneren en kunnen reproduceren.
o Begrip: Informatie kunnen samenvatten, uitleggen.
o Toepassing: Informatie kunnen gebruiken om een probleem op te lossen.

Een uitgebreide lijst van onderdelen die als theorie en praktijk geëxamineerd worden staat op:
https://www.vamex.nl/content//uploads/Afbakening-CWO-Groot-Motorschip-januari-2018.pdf

Bron: Vamex

Internationaal gebruik vaarbewijzen

Met ingang van 1 december 2017 is de Binnenvaartregeling op een aantal punten gewijzigd. O.a is nu vastgelegd dat houders van een vaarbevoegdheidsbewijs uit de binnen- of zeevaart ook het ICC (Internationaal Certificaat van Competentie) (kunnen) krijgen.

In het buitenland is het gebruik van het ICC aan te raden voor het varen met eigen schip of voor het huren van een recreatievaartuig.

Het ICC is aan te vragen bij VAMEX, de aangewezen instantie (voorlopig nog) voor de afgifte van vaarbewijzen voor de pleziervaart.

Omdat er de afgelopen jaren enige wijzigingen hebben plaatsgevonden is het handig het onderstaande even na te lopen.

* Sinds 2010 worden Klein Vaarbewijs I en II en Groot Pleziervaartbewijs I en II automatisch afgegeven met ICC Inland resp ICC Inland + Coastal Waters.

* In 2014 zijn Klein Vaarbewijs en Groot Pleziervaartbewijs onbeperkt geldig geworden. Vaarbewijzen van vóór die tijd vermelden een einddatum. In Nederland wordt gehandhaafd naar de nieuwe situatie en worden vaarbewijzen met verlopen einddatum gewoon geaccepteerd. In het buitenland kunnen handhavers of verhuurders moeilijk doen over die verlopen datum, zij zijn vaak niet op de hoogte van de Nederlandse wetgeving daaromtrent. Om problemen te vermijden is het verstandig een nieuw vaarbewijs (automatisch zonder einddatum en incl. ICC) aan te vragen.Dit kan ook voor vaarbewijzen met een verlopen einddatum

* Per 2016 is het papieren vaarbewijs ongeldig verklaard. Een tijd lang was omwisseling naar een plastic kaart gratis. Nu kan het papieren vaarbewijs tegen betaling omgewisseld worden naar de plastic versie, automatisch zonder einddatum en incl. ICC. Dit kan ook voor papieren vaarbewijzen met een verlopen einddatum.

* Op basis van een Certificaat Theoretische Kustnavigatie van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond kan het ICC Coastal worden verkregen.

* Op basis van een Groot Vaarbewijs A heeft men de keuze tussen een Klein Vaarbewijs II, voor schepen tot 25 meter of het Groot Pleziervaartbewijs II, voor schepen tot 40 meter, beide zijn voorzien van het ICC (inland + coastal waters). Uiteraard blijft het Groot Vaarbewijs geldig. Handig voor beroepsschippers die in het buitenland een recreatievaartuig willen huren. Ook houders van een Groot Vaarbewijs die niet meer beroepsmatig varen vragen vaak een pleziervaartbewijs aan i.v.m. de onbeperkte geldigheid.

Bronnen: Vaarwijzer, Staatscourant, VAMEX

Verandering binnen het CWO bestuur

De ANWB heeft besloten om per 1 januari 2018 niet meer deel te nemen in de stichting CWO. De ANWB heeft dit besluit om interne redenen genomen, het heeft niets met de CWO te maken. Dit betekent ook dat er geen CWO bestuurslid meer namens de ANWB zal zijn. Pieter van Kuppenveld zal daarom per 1 januari 2018 zijn bestuursfunctie neerleggen. Omdat Pieter het bestuur vertegenwoordigde bij de KC en de controleurs, zal er binnen het bestuur gekeken worden wie deze taken van hem kan over nemen. Pieter was ook werkzaam als gedelegeerde, PvB beoordelaar en soms als 4+ trainer. Pieter heeft besloten om al zijn activiteiten voor de CWO te beëindigen. Het CWO bestuur wil Pieter heel erg bedanken voor zijn deskundige inzet voor de stichting CWO en de zeer prettige samenwerking.

Bron: CWO

HISWA-WATERSPORTVERBOND
CWO
Stichting Commissie Watersport Opleidingen

Logo CWO gewijzigd

Wegens het vertrek van de ANWB uit de stichting CWO is het CWO logo iets aangepast. Het nieuwe logo staat hier. Op de website CWO.nl is het logo te downloaden.
Wat betreft het wijzigen van het CWO logo is 2018 een overgangsjaar; het oude en het nieuwe logo zullen naast elkaar worden gebruikt. De reeds gedrukte diploma's en vorderingenstaten zullen eerst worden opgemaakt. In de online uitingen is de nieuwe versie van het logo al op veel plaatsen zichtbaar. Het verzoek aan alle opleidingslocaties is om het logo op 1 januari 2019 te hebben vernieuwd.
Bron: CWO

Gratis minicursus Waddenschipper

Ter gelegenheid van het 15 jarig bestaan van ScheepsWijs biedt Marianne van der Linden een gratis cursus Waddenschipper aan. Deze cursus kan je thuis online volgen.

De Waddenzee is een indrukwekkend vaargebied, waar weer en getij bepalen wat mogelijk is. In de diepe, smalle geulen kan het flink stromen en ondiepten zijn nooit ver weg. Een goede voorbereiding van de tocht verhoogt de veiligheid én het vaarplezier.

Marianne van der Linden begon in 2005 met haar vaartrainingen. Zij verzorgt trainingen PLatbodemvaren, praktijk trainingen op het eigen schip van cursisten, en meerdaagse trainingen Waddenschipper. In 2016 kwam haar "Handboek Varen op de Waddenzee" uit.

Meer info en opgeven: www.scheepswijs.nl/minicursus

Bron: Scheepspost

CvO voorlichting op 28 februari in Vreeswijk

De belangstelling voor de CvO-voorlichtingsbijeenkomsten blijft onverminderd groot. In Zutphen waren er 55 belangstellenden. Maar 'Als je het nu nog niet weet dat je nog minder dan een jaar hebt, dan moet je het zelf maar weten' was eigenlijk de boodschap van zowel Robin Hoekstra als Aren Jumelet. Beiden gaven duidelijk aan waar het om draait: heb je een schip langer dan 20 meter of met een onderwater blokvolume van meer dan 100 m3 dan ben je aan de beurt. Geen certificaat na 30/12/2018 betekent niet varen!

De LVBHB organiseert daarom op 28 februari opnieuw een bijeenkomst ditmaal in Vreeswijk.

Robin Hoekstra en Aren Jumelet verzorgen, net zoals in Zutphen, deze bijeenkomst. Robin Hoekstra is inspecteur van Bureau Scheepvaart Certificering (BSC), Aren Jumelet werkt bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T).

Tegen het einde van dit jaar komt er overigens weer nieuwe regelgeving, de ES-TRIN. Daarin worden in een speciaal hoofdstuk 24 'traditionele vaartuigen' gedefinieerd.
Dat biedt misschien mogelijkheden na 30/12/2018, eventueel voor toekomstig te restaureren varend erfgoed. Welke mogelijkheden is nog volledig onduidelijk.

De FVEN is hierover in overleg met het ministerie.
(ES-TRIN: European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels)

Geef je snel op!
Ook niet-leden zijn van harte welkom. Toegang uitsluitend na opgave bij penningmeester@lvbhb.nl

Bron: LVBHB, Scheepspost

ES-TRIN en overgangsbepalingen

ES-TRIN (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels) is de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Het is bedoeld voor uniforme, moderne en gebruiksvriendelijke voorschriften die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de op de Europese binnenwateren varende binnenschepen.

De standaard bevat bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van binnenschepen, speciale bepalingen voor specifieke categorieën van vaartuigen, bepalingen met betrekking tot de identificatie van vaartuigen en modelcertificaten en het modelregister, overgangsbepalingen en instructies voor de toepassing van de standaard samen met nieuwe voorschriften voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof.
Van het 500 pagina's tellende document is hoofdstuk 24 gewijd aan traditionele vaartuigen en hoofdstuk 26 aan pleziervaartuigen.

Het is een document van CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart.
De laatste versie is ES-TRIN 2017/1. Zolang de toepassing van deze standaard nog niet in Europees nationale wetgeving is verankerd, blijven het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en op het overige bevaarbare binnenwater de geharmoniseerde voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG van kracht.

De CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) en de EU zijn voornemens om het van kracht worden van de ES-TRIN 2017/1 op elkaar af te stemmen. Door in de respectieve wettelijke regelingen naar de standaard te verwijzen, kan deze in beide organisaties op 7 oktober 2018 van kracht worden.

Voor de overgangsbepalingen moet onderscheid gemaakt worden in de situatie vóór 7 oktober 2018 en de situatie vanaf 7 oktober 2018. Op die datum verloopt namelijk de implementatietermijn van richtlijn 2016/1629/EU. Dit onderscheid is overigens alleen van belang voor de vindplaats van de overgangsbepalingen. De inhoud van de bepalingen en de termijnen veranderen niet. De rechten blijven hetzelfde.

De situatie tot 7 oktober 2018:

* De overgangsbepalingen op de Rijn zijn te vinden in hoofdstuk 24 van het ROSR. Het ROSR staat op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementRV/rv1nl_122016.pdf

* Voor communautaire certificaten zijn de overgangsbepalingen te vinden in hoofdstuk 24 en hoofdstuk 24a van bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG. Zie in onderstaand document vanaf pagina 141:
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0087&from=nl

* Voor communautaire certificaten is bovendien artikel 8 van richtlijn 2006/87/EG van essentieel belang, zeker voor varend erfgoed. Hierin wordt namelijk bepaald dat categorieën van vaartuigen die pas certificaatplichtig werden met richtlijn 2006/87/EG niet aan de technische eisen hoeven te voldoen, mits zij zich uiterlijk 30 december 2018 laten certificeren. Pleziervaartuigen behoren tot die categorie. Als een historisch vaartuig zich laat certificeren als pleziervaartuig voor 31 december 2018, hoeft het dus niet aan de technische eisen te voldoen. Voor de certificering wordt dan alleen bekeken of het geen klaarblijkelijk gevaar vormt.

De situatie vanaf 7 oktober 2018

* Vanaf dat moment wordt richtlijn 2006/87/EG vervangen door richtlijn 2016/1629/EU. Het ROSR zal ook grondig worden aangepast.

* Het komt erop neer dat de richtlijn en het ROSR alleen nog procedurele bepalingen zullen bevatten. Voor de technische eisen verwijzen beide reglementen vanaf dat moment naar de ES-TRIN.

* De overgangsbepalingen in ES-TRIN zijn te vinden in de hoofdstukken 32 en 33. Zie vanaf pagina 193 in hieronder genoemd document.
http://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2016/06/ES_TRIN_nl.pdf

* De overgangstermijnen zijn exact hetzelfde als in de huidige situatie.

Voor communautaire certificaten geldt nog steeds hetzelfde ten aanzien van schepen die pas met richtlijn 2006/87/EG certificaatplichtig werden. De tekst van artikel 8 uit die richtlijn is opgenomen in artikel 29 van richtlijn 2016/1629/EU.

Bronnen: CESNI, CCR en MinIenW.

Certificering van bestaande pleziervaartuigen clausule geen klaarblijkelijk gevaar

Als u voor uw schip het Communautair Binnenvaartcertificaat voor binnenvaartschepen (CBB) wilt verkrijgen binnen de overgangsperiode (die op 30 december 2018 afloopt) kunt u indien nodig gebruik maken van artikel 8 uit de Europese richtlijn. Dit artikel geeft de mogelijkheid om bestaande schepen een CBB te verstrekken als het schip afwijkt van de technische voorschriften van bijlage II van de Europese richtlijn., maar geen klaarblijkelijk gevaar is voor mens en milieu. Alle punten waarop het betreffende schip afwijkt van de richtlijn worden opgenomen in de z.g. afwijkingenlijst onder punt 52. achterin het CBB. Zodra de onderdelen die nu niet in overeenstemming zijn met bijlage II van de richtlijn worden vervangen of gewijzigd, zullen deze wèl aan de huidige voorschriften moeten voldoen.

Klaarblijkelijk gevaar

Uitgangspositie van de wetgever bij het opstellen van dit artikel 8 is geweest dat een bestaand vaartuig niet plotseling een klaarblijkelijk gevaar kan zijn na de invoerdatum van de nieuwe binnenvaartwet. Dit betekent dat deze schepen voor certificering zullen worden geaccepteerd zoals ze zijn, tenzij er iets schort aan de structurele- of vaareigenschappen van het betreffende schip. Dit lijkt zeer arbitrair, maar de Inspectie leefomgeving en transport (IL en T) heeft hierbij de volgende handvaten gegeven:

* Casco sterkte en huiddikte
* Stuurinrichting
* Vrij zicht
* Ankerinrichting
* Marifoon
* Gasinstallatie
* Brandveiligheid
* Reddingsmiddelen
* Manoeuvreereigenschappen
* Stabiliteit (m.n. bij drijvende werktuigen)

Praktijk

In de praktijk word er helaas nog al eens verschillend omgegaan met de praktische uitvoering van artikel 8 van de richtlijn. Dit laat zich verklaren door de grote mate van interpretatieruimte die de richtlijn laat, maar tegelijkertijd biedt de instructie van IL en T voldoende houvast om de schepen uniform te kunnen beoordelen voor certificering. In de tabel hebben we geprobeerd om zo volledig mogelijk weer te geven wat er minimaal vereist is voor de afgifte van een CBB voor een bestaand schip onder artikel 8 van de richtlijn.

Als aanvulling op de door IL en T aangegeven items wordt er ook gekeken naar de algemene veiligheid van het schip. Aandachtspunten hierbij zijn:
* elektrische systeem voldoende veilig
* brandstofsysteem voldoende veilig
* draaiende delen afgeschermd
* dek en verblijfsruimten aan boord voldoende veilig

Daarnaast zal ieder schip dat deel neemt aan het nautische verkeer in Nederland moeten voldoen aan het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), de binnenvaartregeling (BVR) en het Burgerlijk Wetboek (BW).

Enkele voorschriften die hier uit voortvloeien zijn:
* Kentekens van het schip als naam en thuishaven (art. 2.01 BPR)
* Optische tekens van schepen (hoofdstuk 3 BPR)
* Het kunnen geven van een geluidssein (art. 4.01 BPR)
* Goedgekeurde AIS met inbouwverklaring (art. 4.07 BPR)
* Teboekstelling voor schepen met een verplaatsing >10m3 (art. 785 BW)
* Meetbrief voor schepen met een verplaatsing >10m3 (art. 20 BVR)

Voor de teboekstelling- en meetbriefplicht geldt voor de verplaatsing het verschil tussen ledig schip en maximaal beladen schip. Hierbij wordt gekeken naar toelading in de vorm van vloeistoffen (brandstof, drinkwater, vuilwater, etc) maar ook in spullen (bijv. bijboot, uitrusting) en personen.

Item	Voorschrift en uitvoering	Wetgeving
Casco sterkte en huiddikte	Het casco moet droogstaand worden onderzocht waarbij wordt beoordeeld of het casco voldoende sterk is.	Art. 3.01 en 3.02 bijlage II richtlijn 2006/87
Stuurinrichting	Het schip moet veilig kunnen worden bestuurd; dit ter beoordeling van de inspecteur.	Art. 6.01 lid 1, 4 en 5 bijlage II richtlijn 2006/87
Vrij zicht	Vanuit de stuurpositie moet er voldoende vrij zicht zijn voor een veilige vaart.	Art. 7.02 lid 1 bijlage II richtlijn 2006/87
Ankerinrichting	Er moet een ankeruitrusting aan boord zijn welke veilig kan worden gebruikt.	Art. 10.01 lid 9 bijlage II richtlijn 2006/87
Marifoon	Er moet tenminste 1 marifoon aan boord zijn, welke naar behoren werkt (geregistreerd)	Art. 10.02 lid 1a bijlage II richtlijn 2006/87 Art. 4.05 lid3 BPR
Gasinstallatie	De gasinstallatie dient volledig te voldoen aan de voorschriften en moet iedere 3 jaar worden gekeurd door een erkend deskundige.	Hfd. 14 Bijlage II richtlijn 2006/87
Brandveiligheid	1. Potentieel brandgevaar (uitlaatisolatie, opstelling kachel en kooktoestellen) 2. Brandblussers; er moeten voldoende brandblussers aan boord zijn welke geschikt zijn voor brandklasse ABC.	Art. 8.04 lid 3 en 4 Art. 13.01 lid 1 en 2 Art. 10.03 bijlage II richtlijn 2006/87
Reddingsmiddelen	1. Drie reddingsboeien, waarvan één met licht 2. Reddingsvest voor iedere opvarende 3. Verbandtrommel	Art 10.05 Art. 10.02f bijlage II 2006-87
Manoeuvreereigenschappen	Inschatting van de inspecteur. Bij twijfel wordt er proef gevaren.	Art. 5.01 eerste zin bijlage II richtlijn 2006/87
Stabiliteit	Schepen voorzien van werktuigen als kranen/transportbanden/gieken etc. welke een dusdanig groot moment kunnen uitoefenen op het betreffende schip moeten zijn voorzien van een goedgekeurd stabiliteitsboek.	Art 17.07 bijlage II richtlijn 2006/87

Bron: BSC

Last minute certificatie CBB/CvO pleziervaartuigen

Er is nieuwe beleidsregel voor binnenvaartcertificaten in de maak die naar verwachting binnenkort door de minister wordt goedgekeurd, de zogeheten Wijziging beleidsregel binnenvaart 2013.

De voor pleziervaartuigen belangrijkste wijziging betreft de schepen die nog voor 30 december 2018 willen certificeren. Die kunnen tegen het probleem aanlopen dat momenteel teveel beroepsvaart en drijvende werktuigen ook van een certificaat voorzien moeten zijn en de hoeveelheid beschikbare werven en keurmeesters simpelweg te kort is om alles op tijd voor eind 2018 te regelen (beroepsvaart gaat waar mogelijk voor).

Dit wordt als volgt opgelost. Schepen moeten **vòòr 1 november 2018** voor certificatie worden aangemeld.
Dan ontvangt men een verklaring van opdracht tot certificatie. Met deze verklaring mag men nog na 30 december 2018 binnen Nederland blijven varen.
Maar wat nog belangrijker is: voor schepen in de vaart vóór 2009 blijft de certificatie op basis van de vergangsbepaling "geen klaarblijkelijk gevaar". De aangemelde pleziervaartuigen hoeven dus niet volledig aan nieuwe technische eisen te voldoen, zelfs niet als ze pas na 30 december gekeurd kunnen worden. Zie ook het artikel over "klaarblijkelijk gevaar" in deze Info20m.

Dit is goed nieuws voor de bezitters van pleziervaartuigen die door de grote drukte niet meer voor 30 december zouden kunnen certificeren.

De aanvraag voor het certificaat moet dus vóór 1 november 2018 bij de certificerende instelling ingediend zijn.
Dit heeft te maken met de wettelijke behandeltermijn van 8 weken. Indien het niet mogelijk is te keuren en het certificaat uiterlijk 30 december 2018 af te geven, wordt met de aanvrager een termijn afgesproken waarbinnen het vaartuig wél wordt onderzocht en gecertificeerd.
Die termijn wordt in de Verklaring van opdracht tot certificatie vermeld.

De certificerende instelling maakt dan overeenkomstig de verklaring een afspraak voor het onderzoek. Beroepsvaart (drijvende werktuigen) krijgt daarbij zo mogelijk voorrang.

In het kort:
* Pleziervaartuigen in de vaart vóór 2009, kunnen tot 30 december 2018 nog gebruik maken van de overgangsbepaling 'geen klaarblijkelijk gevaar'.

* Certificeer je voor die tijd, dan alleen een toets op klaarblijkelijk gevaar, na die tijd word je beschouwd als nieuw vaartuig.

* De aanvraag voor het certificaat moet vóór 1 november 2018 bij de certificerende instelling ingediend zijn.
Grote pleziervaartuigen die na 30 december 2018 niet zijn gecertificeerd of geen verklaring voor een certificeringsaanvraag kunnen tonen, zijn in overtreding.

Andere zaken in de beleidswijziging betreffen:

* Er worden minder tijdelijke certificaten afgegeven.
* Ruimere periode van keuring vóór de afloopdatum van het certificaat (van 3 maanden naar 1 jaar).
* Om aanspraak te kunnen maken op overgangsbepalingen moet het schip zijn voorzien van een geldig certificaat.
Er komt een overgangsperiode tot 1 februari 2020 voor schepen waarvan het certificaat niet langer dan één certificaatperiode is verlopen.

Bron: ILT

EOC infoblad Certificering pleziervaartuigen groter dan 20 m

Zo langzamerhand wordt het iedereen duidelijk dat alle pleziervaartuigen langer dan 20 meter (of meer dan 100m3 blokvolume) gecertificeerd moeten worden volgens een nieuwe Europese Richtlijn (2006/87/EU).

Vanaf 1995 geeft EOC al informatie over deze categorie schepen. Dit komt omdat voor schepen op 'de Rijn' al vanaf 1976 een certificeringplicht geldt. Om die reden is er bij onze experts voldoende kennis en ervaring met deze certificering.

De angst bij veel scheepseigenaren is dat de eisen te zwaar zijn om aan te voldoen of dat de kosten om het schip ervoor klaar te maken te hoog zijn. In de praktijk (al veel schepen door EOC expertise gecertificeerd) blijkt dit mee te vallen. De eisen hangen namelijk sterk af van het vaargebied wat men wil bevaren.

Natuurlijk is het EOC-infoblad geen volledige samenvatting van de eisen die gesteld worden en wij verwijzen u voor specifieke en in bijzondere gevallen naar het bovengenoemde R.O.S.R. of de nieuwe Europese richtlijn EU 2006/87/EG. Let wel dat u alleen aan de artikelen van hoofdstuk 21 hoeft te voldoen.

Download het EOC-infoblad Certificering pleziervaartuigen > 20 m van:
https://www.eoc.nl/Portals/5/Downloads/Downloads%2002-2017/Infoblad%20certificering%20Pleziervaartuigen.pdf

Bron: EOC

Geluidsemissie grote pleziervaartuigen

De Europese regelgeving voor de geluidsemissie van grote pleziervaartuigen (ES-TRIN, artikel 7) dreigt zwaar te worden aangescherpt. De LVBHB heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht te bepleiten grote pleziervaartuigen van deze verzwaring uit te sluiten. Hieronder de nagenoeg volledige tekst van dit verzoek.

Inleiding
Tijdens het afgelopen OTNB van 28-09-2017 is gesproken over de geluidsemissies en de mogelijke alternatieven voor binnenschepen in het algemeen. Voor de pleziervaartuigen, met name de historische bedrijfsvaartuigen, geldt dat artikel 7.01 lid 2 van het ES-TRIN een knelpunt is. Afgesproken is dat de vereniging de verwachte impact verwoordt.
De vereniging heeft op eigen initiatief geluidsmetingen verricht conformhet nieuwe (voorgestelde) meetprotocol van het ministerie van IenM (nu IenW).

Overwegingen
* De voorschriften voor geluidsemissie zijn vooral om eventuele gezondheidsproblemen te voorkomen bij langdurige vaart.
* Pleziervaartuigen varen recreatief gemiddeld 4 uur per dag, 4 weken per jaar.
* Een deel van de historische bedrijfsvaartuigen zijnde pleziervaartuig, is voorzien van een oude/historische langzaamloper, meestal in een ver verleden ingebouwd. Veelal bevindt de motor zich direct onder het traditionele stuurhuis.
* Deze relatief grote zware motoren zijn statisch opgesteld zonder trillingdemping.
* Voorschrift 7.01 lid 2 is uitstervend omdat naar verwachting er geen eigenaar is die een nieuwbouwschip koopt met een hoge geluidsemissie in de stuurhut.
* Tot slot; er is geen sprake van concurrentievervalsing met passagiers- en vrachtvaart.

Metingen
De vereniging heeft een aantal representatieve vaartuigen geselecteerd waarop de metingen zijn verricht.
De historische vaartuigen zijn van het type luxe motor en sleepboot. Een deel van de geselecteerde groep vaartuigen is voorzien van een relatief jonge motor met trillingdempers, de overige zijn voorzien van historische langzaamloper zonder trillingdempers.

De metingen en berekeningen zijn zo goed als mogelijk conform het nieuwe (voorgestelde) meetprotocol van het ministerie van IenM uitgevoerd. De geluidsmeting heeft plaatsgevonden met een geluidsmeter die qua nauwkeurigheid overeenkomt met een gekalibreerde geluidsmeter conform de CCR-dienstinstructie.
De metingen hebben zowel varend bij de stuurstand als stilliggend op 25 meter afstand plaatsgevonden.

Resultaat
* Voor een deel van de vaartuigen met langzaamloper zonder trillingdempers geldt dat de resultaten van de metingen van de geluidsemissies conform het nieuwe meetprotocol, het toegestane maximum van 70 dB in artikel 7.01 lid 2 van het ES-TRIN overschrijdt.

* Het hoogst gemeten geluidsniveau bedroeg 79 dB bij ruim 13 km/uur.

* Een stationair lopende langzaam loper produceert ongeveer 67 dB bij de stuurstand.

* Overschrijding van 70 dB bij de stuurstand vindt veelal plaats rond de 33% van het maximale toerental.
o De grootste overschrijding die wij hebben kunnen meten bedroeg 9 dB bij een vaarsnelheid van 13 km en hoger. Voor eigenaren van historische bedrijfsvaartuigen geldt dat deze snelheid niet gezien wordt als 'tijdens het normaal bedrijf van een schip', conform 7.01 lid 2.

o De geselecteerde groep historische bedrijfsvaartuigen voldoet wel aan de voorschriften van artikel 8.10. De wijze waarop de steekproef is genomen, is overeenkomstig aan de wijze van het TNO/Level Acoustics onderzoek.

o Naar schatting voldoet ongeveer 50% van de historische bedrijfsvaartuigen van het type vrachtschip niet aan de voorschriften van artikel 7.01 lid 2.

o Naar schatting voldoen ongeveer 80% van de historische bedrijfsvaartuigen van het type sleepboot niet aan de voorschriften van artikel 7.01 lid 2.

o Uitgaande van 1000 verenigingsvaartuigen x 50% en ongeveer 350 sleepboten (van zusterverenigingen) x 80% komt dit neer op 500 + 280 = 780 vaartuigen die niet aan artikel 7.01. lid 2 voldoen. Het daadwerkelijk aantal ligt naar alle waarschijnlijkheid hoger.

<u>(On)mogelijkheden</u>
* De geluidsbron wegnemen middels het aanbrengen van trillingdempers is financieel niet haalbaar.

* De motor voorzien van een motorombouwkast is technisch moeilijk realiseerbaar en reduceert deels het probleem. Het geluid dat veroorzaakt wordt door de trillingen is hiermee namelijk niet weggenomen.

* Ditzelfde geldt voor de machinekamer als deze volledig wordt voorzien met geluiddempend materiaal conform ISO 4589. Technisch gezien wel haalbaar maar financieel een enorme investering. Voor een (historische) machinekamer is al gauw 40 m2 geluiddempende plaat nodig. Uitgaande van 95,-/m2 x 40 m2 = 3800,- euro materiaal. ekeninghoudend met een factor 3 voor de deskundige plaatsing komt dit uit op ongeveer 12.000 euro.

* Onderzoeken wat nodig is om het nieuwe meetprotocol geluidsemissie zo te formuleren dat de resultaten van de metingen, bij bovengenoemde categorie vaartuigen, de voorschriften voor geluidsemissie niet overschrijden.

<u>Verzoek aan NL-delegatie</u>
Gezien het recreatieve vaarkarakter, relatief gering aantal vaaruren per jaar, zal de te verwachte kans op eventuele gezondheidsproblemen nihil zijn voor eigenaren van historische bedrijfsvaartuigen zijnde pleziervaartuig. Verzoek aan het ministerie van I&M dit standpunt over te dragen aan de werkgroep CESNI/PT en in de werkgroep te pleiten voor volledige uitsluiting van artikel 7.01 lid 2 uit hoofdstuk 7 van het ES-TRIN voor pleziervaartuigen. Indien dit niet mogelijk is, vergaande verlichting van dit voorschrift. Dit in de vorm van besproken alternatief: de grens van 70 dB betreffende artikel 7.01 lid 2 zo te verhogen dat overschrijding niet plaatsvindt.
Bron: LVBHB

Dieselmotoren grote pleziervaartuigen

De Europese regelgeving voor dieselmotoren van grote pleziervaartuigen (ES-TRIN artikel 9) dreigt zwaar te worden aangescherpt. De LVBHB heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht te bepleiten grote pleziervaartuigen van deze verzwaring uit te sluiten. Hieronder de tekst van dit verzoek.

<u>Inleiding</u>
In de huidige situatie dienen pleziervaartuigen conform artikel 21 te voldoen aan artikel 8 van de EU richtlijn 2006/87 van bijlage II of het overeenkomstige artikel 8 van het ROSR.

De voorschriften van artikel 8a 'Emissies van verontreinigende gassen en deeltjes door dieselmotoren' zijn niet van toepassing op pleziervaartuigen. In de toekomstige EU richtlijn 2016/1629 dienen ook pleziervaartuigen volledig te voldoen aan de voorschriften van artikel 9 'Emissies van verontreinigende gassen en deeltjes door dieselmotoren' uit het ES-TRIN.

<u>Overwegingen</u>
* Pleziervaartuigen van 20 tot 40 meter zijn veelal uitgevoerd met een relatief gering motorvermogen van 80 tot 200 pk.

* Het aantal vaaruren, uitgaande van gemiddeld 4 weken X 4 vaaruren/dag = 28X 4 = 112 vaaruren/jaar, staat niet in verhouding tot de 14 uurs of 24 uurs beroepsvaart.

* De kosten voor een nieuwe stage V motor, inclusief inbouw bedragen al gauw zo'n 50.000,- euro. Inbouw van nabehandelingssystemen zal de investerings- en onderhoudskosten nog verder opstuwen.

* Een ondernemer kan bij de aankoop en plaatsing van een nieuwe motor gebruik maken van financiële tegemoetkomingen in de vorm van milieuinvesteringsaftrek, investeringsaftrek en aftrek van de voorbelasting, dat al gauw de brutokosten met 50% reduceert. Een particulier heeft deze mogelijkheid niet.

* Artikel 9 is een milieu-maatregel die feitelijk voor elke verbrandingsmotor zou moeten gelden. Nu vallen alleen de pleziervaartuigen langer dan 20 meter of met een blokvolume van meer dan 100 m3 onder deze voorschriften.

* De vereniging het Historisch Bedrijfsvaartuig is niet tegen vergroening en wil graag, waar mogelijk, een bijdrage leveren.

<u>Conclusie</u>
* De kosten (de financiële impact) om een pleziervaartuig aan te passen aan de voorschriften uit artikel 9 van het ES-TRIN staan niet in verhouding tot de emissie reductie door pleziervaartuigen.

* Eigenaren van pleziervaartuigen worden financieel onevenredig belast ten opzichte van eigenaren van bedrijfsmatig gebruikte vaartuigen.

* Het door de EU gewenste effect om verdere vergroening door te voeren zal gezien de omvang van emissie uitstoot door pleziervaartuigen nihil zijn.

* Eigenaren van pleziervaartuigen worden, zonder adequate aanvullende maatregelen, op geen enkele wijze (financieel) geprikkeld, eerder gedemotiveerd en zullen daarom eerder kiezen voor een revisie van de huidige motor, met wellicht minder gewenst milieu effect, dan in plaats van een nieuwe, wellicht schonere, stage V motor aan te kopen.

Verzoek aan NL-delegatie
Verzoek aan het ministerie van I&M dit standpunt over te dragen aan de werkgroep CESNI/PT en in de werkgroep te pleiten voor volledige uitsluiting van artikel 9 voor pleziervaartuigen. Indien dit niet mogelijk is, vergaande verlichting van de voorschriften voor pleziervaartuigen, door differentiatie aan te brengen in hoofdstuk 9.
Hierbij denkend aan uitsluiting van de artikel 9.05 tot en met 9.08 de (tussentijdse, bijzondere) keuringen en artikel 9.09 lid 2 tot en met lid 5, vereisten aan de uitlaatgasnabehandelingssystemen.

Bron: LVBHB

Emissie-eisen pleziervaartuigen wijzigingen in het ES-TRIN

In het ES-TRIN, dat waarschijnlijk op 7 oktober 2018 van kracht wordt, is er een aantal verschillen met de huidige richtlijnen voor de certificering (ROSR of EU 2006/87). De gehele hoofdstukindeling van het ES-TRIN is ook veranderd ten opzichte van het ROSR/EU, omdat er voor een aantal onderwerpen aparte hoofdstukken zijn bijgekomen (Elektrische aandrijvingen H11, Elektronische apparatuur en systemen H12, Traditionele vaartuigen H24 enz.)

Voor pleziervaartuigen (H26) is er een artikel opgenomen dat er eerder niet in stond: H9 Uitstoot interne verbrandingsmotor. Dit geldt enkel voor pleziervaartuigen die niet onder CE zijn gebouwd. Is dat wel het geval, dan zal de motor al voldoen aan de emissie-eisen die opgenomen zijn in CE (http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013L0053), pagina 119-123.

Voor pleziervaartuigen die wel volledig aan de eisen in het ES-TRIN moeten voldoen, zal de motor moeten voldoen aan H9. H9 geldt alleen voor motoren boven de 19 kW (of 26 pk). Dan zouden daarvoor enkel schepen die nog een langzaamlopende 1-cylinder motor hebben (een Bolnes of Brons van 25 pk bijvoorbeeld) eronderuit komen. Dan is het natuurlijk nog wel de vraag of ze met die motor de proefvaartsnelheid (13km/u), stopafstand en manoeuvreereigenschappen kunnen halen.

In hoofdstuk 9 staat het volgende:
De interne verbrandingsmotoren moeten voldoen aan de vereisten van de verordening (EU) 2016/1628. Er worden alleen interne verbrandingsmotoren van de categoriën
a) IWP
b) IWA
c) NRE met een referentievermogen van minder dan 560 kW of
d) Motoren die overeenkomstig verordening (EU) 2016/1628 als gelijkwaardig worden erkend,
geïnstalleerd. Deze conformiteit wordt aangetoond d.m.v. een typegoedkeuring.

IWP = hoofdmotoren
IWA = hulpmotoren
NRE = motoren die niet specifiek voor de binnenvaartgeschikt zijn maar daar wel voor gebruikt kunnen worden.

Richtlijn 2016/1628: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1628&from=EN, ook bekend als de richtlijn voor stage V motoren. Op dit moment kennen we stage 3A (EU) of CCR-2 (RosR), als de nieuwste norm voor emissie eisen van motoren. Die twee zijn gelijkwaardig.

De richtlijn 2016/1628 begint het op pagina 49 met de tabellen voor de uitstoot. Voor hoofdmotoren, variabel toerental, stelt deze richtlijn de volgende normen op:
(De 1-2-3-4 achter de subcategorie staat voor de range waarin het motorvermogen valt). Zie tabel II-5.



Tabel II-5: Fase V emissiegrenswaarden voor motorcategorie IWP zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 1, punt 5)

Emissiefase	Subcategorie motor	Vermogens-groep	Ontste-kingstype	CO	HC	NO_x	Deeltjes-massa	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	$19 \leq P < 75$	alle	5,00	($HC + NO_x \leq 4,70$)		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	alle	5,00	($HC + NO_x \leq 5,40$)		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	$P \geq 300$	alle	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

CE:

uitgerust met een inland AIS (=IMO class A AIS met enkele

Tabel 1

(g/kWh)

Soort	Koolmonoxide $CO = A + B/P_N^n$			Koolwaterstoffen $HC = A + B/P_N^n$			Stikstof-oxiden NO_x	Fijnstof PT
	A	B	n	A	B	n		
Tweetakt met vonkontsteking	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Niet van toe-passing
Viertakt met vonkontsteking	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Niet van toe-passing
Compressie-ont-steking	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

Er zit dus wel een groot verschil in de manier waarop berekend wordt wat de maximale uitstoot mag zijn.

Het concept ES-TRIN is te downloaden via: https://www.cesni.eu/en/documents/es-trin-2017/.

Bron: BSC

Discussie AIS wel of niet verplicht voor schepen onder de 20 meter?

Volgens de Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat is AIS niet nodig voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter, ook als ze wel een CBB/CvO moeten hebben.

Daarnaar gevraagd was het antwoord:
"Als schepen langer zijn dan 20 m en op de wateren vallend onder het Binnenvaart Politie Reglement of het Rijnvaart Politie Reglement worden ingezet dan dienen zij te zijn uitgerust met een inland AIS (=IMO class A AIS met enkele aanvullende specifieke berichten). Als ze korter zijn dan 20 m én niet meer bedrijfsmatig worden ingezet of niet varen met meer dan 12 betalende passagiers geldt er geen AIS verplichting. De waterverplaatsing waardoor men wel een CVO dient te hebben is hier niet bepalend voor de AIS verplichting."

Andere experts geven aan, dat volgens het RPR en BPR artikel 4.07 er geen uitzondering voor de AIS plicht wordt gemaakt voor pleziervaartuigen onder de 20 meter die wel CBB/CvO plichtig zijn: *Artikel 4.07. Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat*

1. Een schip dat vaart op een vaarweg van CEMT-klasse I of hoger,moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat……Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren. De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:

a. schepen van duwstellen en …..

b. kleine schepen, met uitzondering van schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
c. duwbakken en …..

Er worden pogingen ondernomen de verwarring hieromtrent op te heffen.

Bron: LVBHB

Uitwerking online enquête AIS apparaten en elektronische kaarten

In 2016 is massaal door binnenvaartondernemers gehoor gegeven aan een enquête over de verplichte invoering van AIS en elektronische kaarten. Meer dan 1200 gebruikers vulden via internet de vragen die door de CR in Straatsburg waren voorbereid. Inmiddels zijn de resultaten bekend en te downloaden op http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2017/12/uitwerking-AIS-enquete.pdf.

De CCR heeft sinds 1 december 2014 een verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten, Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen ingevoerd om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen en de informatieverstrekking aan de schippers te verbeteren. De CCR heeft bijna twee jaar na de implementatie van dit besluit besloten om in 2016 een online-enquête te houden die tot doel heeft informatie in te winnen over de ervaringen die zijn opgedaan door de verschillende stakeholders, een betere inschatting te kunnen maken van de moeilijkheden en de problemen die zijn ondervonden door de gebruikers en de betrokken partijen de mogelijkheid te bieden om verbeteringen van de regelgeving voor te stellen. Tijdens de looptijd van de enquête van twee maanden heeft de CCR op deze manier ruim 1000 volledig ingevulde vragenlijsten en meer dan 400 deels beantwoorde maar bruikbare enquêtes ontvangen. Meer dan 90% van de antwoorden waren afkomstig van schippers. Maar ook bedrijven die uitrustingen installeren op schepen, vaarwegbeheerders en handhavings- en politieautoriteiten hebben aan de enquête deelgenomen. De CCR wil iedereen die de tijd heeft genomen om aan deze enquête deel te nemen van harte daarvoor danken.

Dit document bevat de evaluatie en de samenvatting van de resultaten van de enquête, waarbij een rijke verscheidenheid aan informatie wordt geboden op basis van meer dan 100 vragen en antwoorden in drie talen. Deze informatie zal een belangrijke basis vormen voor de toekomstige activiteiten van de CCR, zowel op RIS-gebied als in een breder perspectief. Tegelijkertijd stelt de CCR de gegevens voor nader gebruik ter beschikking aan de nationale autoriteiten, andere internationale organisaties, het binnenvaartbedrijfsleven, de ontwikkelaars van toepassingen en de fabrikanten van uitrustingen. De CCR wenst bovendien de Europese RIS-expertgroepen van deze informatie te laten profiteren. De CCR hoopt tevens dat de Europese Commissie bij haar toekomstige activiteiten voor de verdere ontwikkeling van RIS een nuttig gebruik kan maken van deze informatie, daarbij gesteund door de zekerheid dat de deelnemers aan deze enquête een groot deel van de Europese binnenvaart vertegenwoordigen.

Een tweede document met de conclusies en aanbevelingen op basis van de evaluatie van de Inland AIS-verplichting door de CCR zal naar verwachting in de eerste helft van 2018 worden gepubliceerd.

Bron: Bureau Telematica en CCR

Nieuw bestuur FVEN

De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) heeft een nieuw bestuur. Op de vergadering van 7 december 2017 is het nieuwe bestuur gepresenteerd.

Rolf van der Mark (voorzitter LVBHB):



Ik vind de continuïteit van de FVEN van dermate belang (zeker voor de LVBHB) dat ikzelf het voortouw heb genomen om een nieuw bestuur bij elkaar te zoeken. Op 7 december 2017 heb ik de vertrekkende bestuursleden (Marja Goud en Erik Pluimers) uitvoerig geprezen voor het vele werk dat verricht is in de afgelopen tijd. Vooral heb ik gememoreerd dat Marja de moed had om met haar vertrek de zaak 'op scherp te zetten' en daarmee te forceren dat er weer een volwaardig en voltallig bestuur is gevormd.

Het nieuwe bestuur bestaat naast mij verder uit:
* Olav Loeber (SSRP; vice voorzitter)
* Cor Bolt (SKZ; secretaris)
* Martin de Boer (BASM; penningmeester)
* Kees Weststrate (VDMS; lid)
* P.C. Middendorp (VBOG; lid)
* Rob Slangen (LVBHB) heeft aangegeven als notulist te willen optreden.

Er zal ook een ICT-werkgroep komen waar vooralsnog Jan Eissens (SSRP), Fred van Beelen, Klaus Spithost (beide LVBHB), C. Bolt en Th. Fruithof deel van uitmaken.

De FVEN is van groot belang voor alle aangesloten behoudsorganisaties en andere spelers in het (varend) erfgoedwereldje als spreekbuis naar de overheid toe.
We willen naar een vernieuwde structuur (FVEN 2.0) die toekomstbestendig is. Een goed toegankelijk register (RVEN) is daarin een cruciale factor en ook willen we ons nog meer 'laten zien' zowel naar overheden als naar het publiek. We streven naar echte erkenning van het Varend Erfgoed!

Op de vergadering konden meteen een aantal nieuwe leden verwelkomd worden waaronder de Zweedse Klassiekers, de maritieme musea, de Polyester Scherpe Jachten en de Vereniging voor beroepschartervaart BBZ.
Bron: LVBHB

FVEN overlegt met ministerie over Certificatie CBB/CvO-R

De FVEN heeft sinds de invoering van de Erfgoedwet een structureel 'Knelpuntenoverleg over wet- en regelgeving' met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OC&W). Zo nodig volgt overleg met andere ministeries, als daar nieuwe wetten en regels ontwikkeld worden, die van invloed zijn op het varend erfgoed.

De FVEN heeft nu in het kader van het Knelpuntenoverleg een eerste gesprek gehad met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) over het CBB / CvO-R (Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen / Certificaat van Onderzoek voor de Rijn). Het overleg verliep in een goede sfeer en er is afgesproken dat de FVEN en het ministerie van I&M met elkaar in overleg blijven over de verdere uitwerking van deze certificering.

De twee belangrijkste besproken vraagstukken zijn:

1) Hoe ervoor te zorgen dat iedere scheepseigenaar van een schip van meer dan 20 meter lengte of een blokvolume van meer dan 100 m3 op de hoogte is van de verplichting om zijn of haar schip te laten keuren vóór 30.12.2018?
Een persbericht vanuit het ministerie zou welkom zijn.

2) En hoe vervolgens ervoor te zorgen dat historische schepen aan de vereisten kunnen voldoen? Hierover volgt verder overleg met het ministerie en de FVEN zal u hierover via Scheepspost op de hoogte houden.

Goed nieuws is in elk geval dat Hoofdstuk 24 over 'Traditionele vaartuigen', waar de FVEN en de European Maritime Heritage (EMH) zo lang voor geijverd hebben, nu toch echt in 2018 ingevoerd gaat worden. Dat betekent dat zowel in Nederland als in Europa meer rekening gehouden kan worden met de specifieke cultuurhistorische waarden van historische schepen.

Bron: FVEN, Scheepspost

Platform Erfgoedhavens Nederland

De werkgroep Havens & Ligplaatsen van de LVBHB heeft samen met Erfgoedhavens Rotterdam het initiatief genomen om het Platform Erfgoedhavens Nederland (PEN) op te richten. Het is de bedoeling dat zoveel mogelijk historische-, museum- en erfgoedhavens daar deel van uit kunnen gaan maken om varend erfgoed op de kaart te zetten bij overheden. Het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) ondersteunt dit initiatief.

Dit project legt de nadruk op de ontwikkeling van een platform waar de verschillende havens en eigenaren en andere stakeholders van varend erfgoed, samen kunnen komen, dan wel om kennis te delen of kennis op te doen.

<u>Samenwerking is van groot belang</u>
Met de nieuwe positie van het mobiele erfgoed in de Erfgoedwet is de landelijke overheid zich meer bewust geworden van het belang van Varend Erfgoed. Waarom en hoe zij ermee samen zullen moeten werken en het behoud van Varend Erfgoed kunnen bevorderen. Voor de havens is het daardoor van groot belang om ook op lokaal niveau dit voor elkaar te krijgen. Zeker met de komst van de nieuwe Omgevingswet zijn er kansen om dat te doen. Om deze kansen te grijpen is het goed dat de havens zich als verenigde erfgoedhavens naar de overheid opstellen als dé partij waar ze niet omheen kunnen. Hiervoor is het PEN van groot belang.

Het Platform Erfgoedhavens Nederland heeft haar eigen website gelanceerd. De website is een belangrijk middel van het PEN als kennisplatform. De informatie zal in de loop van de tijd verder worden uitgebreid. Een deel van de informatie is alleen beschikbaar voor de deelnemers van het platform. Website:www.platformerfgoedhavensnederland.nl

Bron: Mobiel Erfgoed Centrum, Scheepspost, Bulletalie

Vaarweginformatie.nl: nu ook verbeterde vaarkaarten

Inland Electronic Navigational Charts (IENC's) zijn een onmisbaar hulpmiddel voor een veilige scheepvaart.
De verbeterde IENC's van Rijkswaterstaat zijn actueler en kwalitatief hoogwaardiger waardoor zowel de beroeps- als de recreatievaart over een beter beeld van de vaarweg met nog meer relevantie kenmerken beschikt. Zo zijn in de nieuwe vaarkaarten onder andere autoafzetplaatsen, doorvaarthoogtes en permanent afgemeerde schepen te vinden. De IENC's zijn gratis te downloaden via www.vaarweginformatie.nl.

Rijkswaterstaat gaat in gedeeltes de nieuwe IENC's publiceren van alle Rijksvaarwegen in Nederland van CEMT-klasse 5a en hoger (>110 m). De eerste set kaarten van de grote rivieren is vanaf oktober 2017 gratis te downloaden via www.vaarweginformatie.nl.
De verwachting is dat alle bestaande vaarkaarten de komende maanden door een nieuwe versie vervangen zullen zijn. Opmerkingen en verbeterpunten zullen daarna worden meegenomen in nieuwe versies.

Om een ENC te bekijken heeft u speciale software nodig. Deze software wordt door diverse aanbieders te koop aangeboden. Op vaarweginformatie.nl staat ook een link naar een freeware programma. LET OP: Deze ENC freeware software wordt niet ondersteund door Rijkswaterstaat. Op de site staan ook links naar buitenlandse IENC's.

Overigens geeft de site ook actuele informatie over de beschikbaarheid van de vaarweg. Bijvoorbeeld over wijzigingen in bedieningstijden van bruggen en sluizen, geplande en ongeplande hinder en werkzaamheden. Daarnaast is statische informatie beschikbaar, zoals reguliere bedientijden van Nederlandse bruggen en sluizen. Ook vindt u op deze portal informatie over waterstanden, ijsgang en zwemwater. De gegevens op deze site zijn afkomstig van verschillende vaarwegbeheerders.
De Waterkamer van Rijkswaterstaat verzamelt en verwerkt deze gegevens.
Bron: Maritiem Nieuws en vaarweginformatie.nl

Platform Veiligheid Chartervaart

Zeilschippers van de bruine vloot hebben in januari 2018 met boekingskantoren, keuringsinstanties en de Enkhuizer zeevaartschool, het Platform Veiligheid Chartervaart opgericht om de veiligheid aan boord te verbeteren. Aanleiding is het mastongeval in Harlingen met de Amicitia in 2016 waarbij drie Duitse toeristen om het leven kwamen.

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid adviseerde na de mastbreuk meer te gaan doen aan het verzamelen en verspreiden 'van veiligheidskritische kennis en specifiek onderhoud voor de zeilcharters'.

De specialistische kennis die nodig is om met deze historische schepen veilig te werken, kan in het Platform Veiligheid beter gedeeld en ontsloten worden, onder meer door het opstellen van branchenormen. De norm of best practice omschrijft de risicovolle onderdelen aan boord van zeilschepen en de maatregelen die getroffen moeten worden om de risico's te verkleinen. De norm omschrijft waarop precies gelet moet worden, hoe vaak minimaal geïnspecteerd moet worden en wanneer de hulp van een expert nodig is. De informatie en instructie is niet alleen gericht op beginnende schippers en bemanning, maar kan ook de ervaren schipper ondersteunen.

Het Platform Veiligheid werkt op het moment aan de norm voor Masten en Rondhouten. De ervaring die hiermee wordt opgedaan, zal aangewend worden om nieuwe normen op te stellen voor andere scheepsonderdelen en handelingen.

Bron: Scheepspost

Nieuwe versie gratis app KNRM Helpt

KNRM heeft een nieuwe versie van de app KNRM Helpt gelanceerd, met onder andere actuele weersinformatie, vaarkaarten, knooppunten, bunkerstations, duikstekken en een logboek. En de watersporter die in nood is of assistentie nodig heeft roept met één druk op de knop direct hulp in.

Met de nood- of assistentieknop belt de gebruiker automatisch met de juiste instantie: Kustwacht of 112 bij een noodgeval en KNRM Alarmcentrale voor assistentie. Positie en belangrijke geregistreerde gegevens worden met een oproep meegestuurd zodat hulpdiensten u sneller kunnen vinden en beter kunnen helpen.

De KNRM stimuleert met de app een goede en makkelijke voorbereiding van vaartochten, omdat het pech- en nood kan voorkomen. Zowel voor de gevorderde watersporter als voor degene met minder ervaring is de app KNRM Helpt een uitkomst.

Bij gebruik van een vaarplan waarschuwt de app bij te late aankomst en alarmeert de hulpdiensten en thuisblijvers bij vermissing. De vaartocht is te volgen op de meest recente nautische kaarten en in een logboek te bewaren. Bekijk het actuele weerbericht, golfhoogte en getij van uw positie, onderweg en op uw bestemming. Of check de informatie in uw omgeving over havens, marifoonkanalen, reddingstations, waterwegen, knooppunten, duikstekken, watersportwinkels, jachtwerven en reparatiebedrijven. Maak thuisblijvers deelgenoot van uw vaarplezier en deel uw positie of vaartocht via social media.

De gratis app staat voor u klaar in de App Store en Play Store. De app is alleen beschikbaar voor iPhone en Android smartphones.

Bron: KNRM, Scheepspost

Schepencarrousel weer meer deelnemers en ligplaatsen

De schepencarrousel is een systeem waarbinnen historische schepen (zoals sleepboten, vrachtschepen en zeilschepen) uitgewisseld worden tussen verschillende ligplaatsen.
De schepen liggen voor een korte periode (max. 3 maanden) op een ligplaats.

Schepencarrousel heeft het afgelopen jaar verschillende nieuwe deelnemers verwelkomd, zowel deelnemende schepen (donateurs) als ligplaatsen in Leeuwarden en Amsterdam. De volgende plaatsen zullen waarschijnlijk binnenkort toegevoegd worden aan het systeem:
Den Helder, Den Haag, Katwijk, Rotterdam en Schiedam. Daarnaast is er nog een aantal plaatsen waar verder gevorderd overleg is over ligplaatsen voor varende historische schepen.

Op de ligplaats presenteren de schepen en schippers het verhaal van het schip en de cultuurhistorie van de scheepvaart, door middel van onder andere informatieborden. Er wordt duidelijk gemaakt waar en waarom het schip gebouwd is, wat het zoal heeft beleefd in de loop van de tijd en waarom bepaalde aanpassingen gedaan zijn.

De Schepencarrousel biedt zowel de schippers als gemeenten voordelen. Door de schepencarrousel worden schippers in de gelegenheid gesteld hun schip te laten varen en, hun passie te laten zien. Gemeenten profiteren van het historische varend erfgoed, doordat deze goed onderhouden schepen het aanzien van de havens een positieve impuls geven. Bovendien kunnen gemeenten hun ligplaatsen in de havens flexibel invullen.

Bron: schepencarrousel.nl en Scheepspost



Evenementen overzicht Varend Erfgoed online

Het evenementen overzicht voor het Varend Erfgoed voor 2018 is online. Hierin zijn de meeste nautische evenementen opgenomen. De lijst is echter nog niet compleet, niet alle data zijn op dit moment beschikbaar. En er zijn nieuwe evenementen, of evenementen die niet ieder jaar plaatsvinden.

Met ieders hulp kan de evenementen lijst compleet gemaakt worden. Heb je een missende datum, of een missend evenement, laat het weten via email:
wouter@scheepspost.info
Voor de evenementen pagina:
www.scheepspost.info/evenementen

Bron: Scheepspost

Oude Bokkepoten online voor niet leden

Bokkepoten ouder dan 2 jaar zijn vanaf heden ook voor niet leden online te lezen en te delen. Vooralsnog vanaf nummer 209, maar met daarbij extra nummer 200, waarin we spreken van 1600 leden. Inmiddels is de vereniging gegroeid tot een aantal van meer dan 1800 leden.

De bokkepoten zijn te lezen op https://issuu.com/lvbhb.

Bron: LVBHB

LVBHB nu ook lid van Maritiem Portal

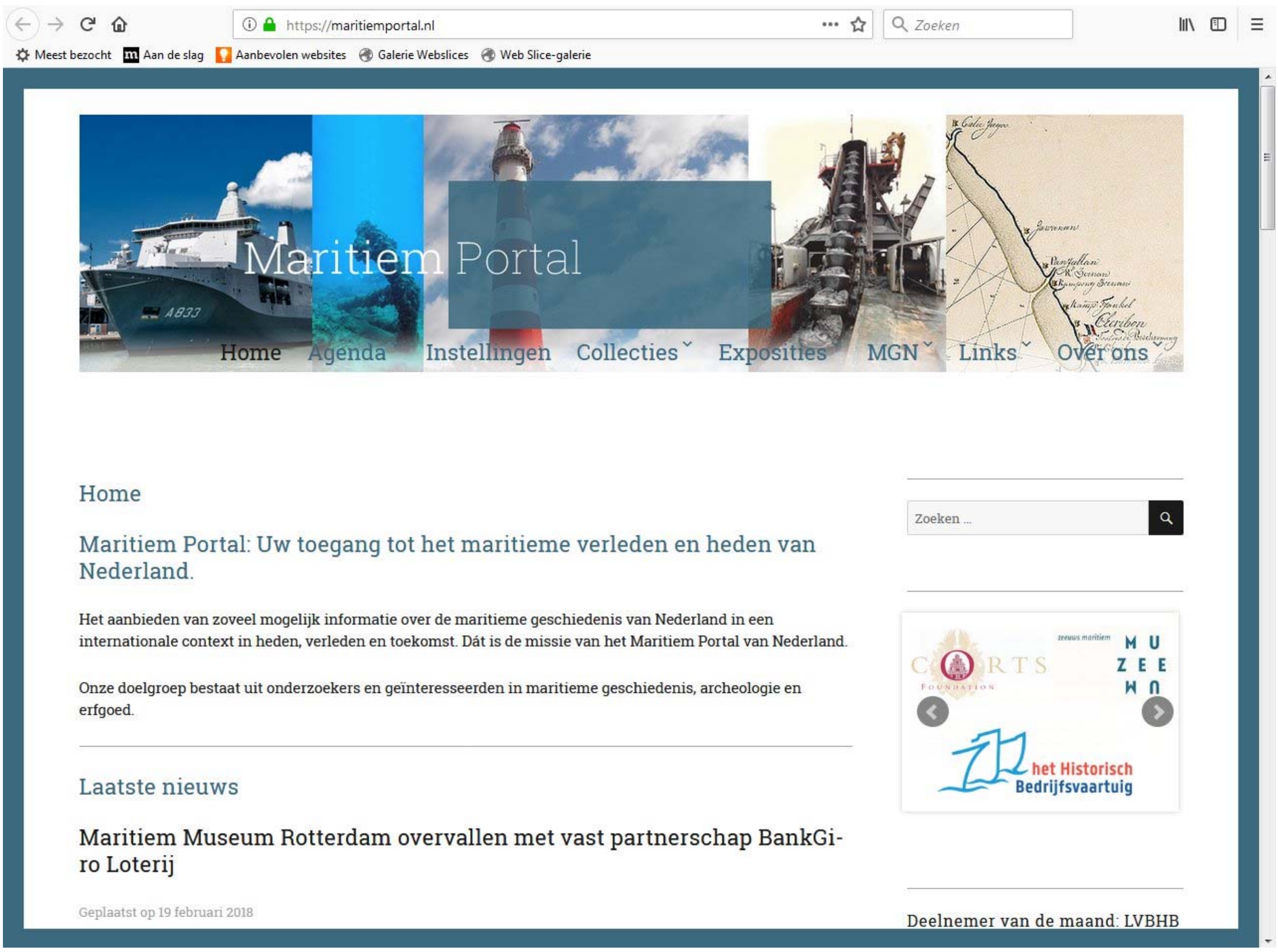
Sinds kort heeft de LVBHB zich aangesloten bij het Maritiem Portal. Deze online omgeving heeft als doel om zoveel mogelijk informatie toegankelijk te maken over de maritieme geschiedenis van Nederland.

De belangstelling voor de portal wordt steeds groter, zo blijkt uit het steeds toenemende aantal instanties die zich aansluiten, zoals het Fries Scheepvaartmuseum, FVEN, enz. Als grootste belangenbehartiger van varend erfgoed in Nederland konden wij dus ook niet achterblijven met onze aanwezigheid op de portal.

Het aansluiten bij de Maritiem Portal heeft als voordeel dat onze manifestaties en andere evenementen mogelijk ook via deze website worden verspreid, waardoor ons bereik nog groter wordt. De portal is verder interessant, omdat de breedte van de deelnemende instanties maakt dat allerlei interessante informatie wordt gedeeld. Zo zijn er artikelen te lezen over offshore wind, of een verhaal over het VOC-schip Rooswijk dat slechts 1 dag na vertrek naar Azië voor de kust van Engeland verging.

Kortom, neem een kijkje op het Maritiem Portal:
www.maritiemportal.nl

Bron: LVBHB



Vereniging Botterbehoud bestaat dit jaar 50 jaar

VERENIGING BOTTERBEHOUD

De Vereniging Botterbehoud werd in 1968 opgericht. Dit jaar wordt haar 50-jarig bestaan feestelijk gevierd. Dat gebeurt tijdens de Visserijdagen in Enkhuizen van 9 tot en met 12 augustus 2018.

In 1993 werd het 25 jaar bestaan gevierd, o.a. met een unieke grote vlootschouw met maar liefst 62 botters te Enkhuizen. Op youtube staat een film met een schat aan wetenswaardigheden over dit treffen en over het verleden van de bottervloot die prima in ere werd gehouden. In 1993 waren er een honderd schepen aangesloten bij Botterbehoud.

Bron: https://www.botterbehoud.nl, Scheepspost

Waterstof en zonne-energie voor Varend Erfgoed

Voor havens en scheepswerven zijn 'duurzaamheid', 'innovatie' en 'milieu' belangrijke vraagstukken. In het project 'Clean & Future Proof Mobility Concepts' van het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) zijn nieuwe concepten ontwikkeld die ook interessant zijn voor Varend Erfgoed. Onder andere, het toepassen van waterstof Fuel cells, gekromde zonnecellen en autonome laadstations.

Voor het opwekken van zero emissie energie zijn er voor het Varend Erfgoed diverse mogelijkheden, zoals: waterstof en elektra. Zo zijn er fuel cells op basis van waterstof. Fuel cells geven instant power en leveren zero emissie elektriciteit. Dit is voor het Varend Erfgoed interessant voor het maken van boordstroom; dan hoeft de motor niet te draaien om het licht te laten branden.
Voor het opwekken van de energie voor schepen is ook de kracht van de zon een uitkomst. Maar aan boord komt men zelden rechte vlakken tegen. Flexibele zonnecellen maken het mogelijk om zonne-energie naadloos te integreren in schepen.

Bron: Mobiel Erfgoed Centrum, Scheepspost

Maritiem archeoloog Martijn Manders promoveert op beheer onderwatererfgoed in de Waddenzee

Hoe beheren we ons onderwatererfgoed? Dat is de hoofdvraag van het proefschrift van Martijn Manders.
De maritiem archeoloog en programmaleider maritiem erfgoed bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed promoveerde aan de Universiteit Leiden.


RCE

Maritiem archeoloog Martijn Manders

Zijn onderzoek richtte zich op de Waddenzee.
Een werelderfgoed met veel belangen en verschillende waarden, waaronder economische en cultuurhistorische. Dat maakt het beheer complex.

Veel van wat zich aan cultureel erfgoed in Nederlandse wateren bevindt is nog onbekend. Maar we kunnen wel meer inschatten, onderzoeken en voorspellen dan we nu doen. Als we meer inzicht hebben, kunnen keuzes gemaakt worden over het beheren van vindplaatsen onder water. Keuzes over wat we beschermen, monitoren, onderzoeken of zelfs deselecteren. Daarbij is het in situ bewaren geen wondermiddel, maar een deel van de oplossing, net als opgraven en onderzoeken.

Manders: '*We moeten gefundeerde keuzes maken. Daarvoor hebben we kennis nodig, capaciteit en geld en de samenwerking met stakeholders is essentieel. Alles staat en valt met draagvlak voor het erfgoed.*'

Het gehele proefschrift is in het engels te downloaden via https://www.maritiem-erfgoed.nl/artikelen/proefschrift-martijn-manders-over-beheer-onderwatererfgoed-de-waddenzee.

Bron: Rijksdienst voor het cultureel erfgoed